Gemeente Breda

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van gemeente Breda.

Nr. 101697

2 november 2015

Beleidsregels voor publieke Oplaadinfra voor Elektrische auto's in de gemeente Breda

Bekendmaking
Burgemeester en wethouders van Breda maken bekend dat zij op 29 september 2015 de Beleidsregels voor publieke Oplaadinfra voor Elektrische auto's in de gemeente Breda hebben vastgesteld.
Inwerkingtreding
De beleidsregels worden van kracht met ingang van de dag na die van deze bekendmaking.
Rechtsmiddelen
Tegen het besluit tot vaststelling van de beleidsregels is geen bezwaar of beroep mogelijk.

Beleidsregels voor publieke Oplaadinfra voor Elektrische auto's In de gemeente Breda

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda
Gezien het collegebesluit d.d. 29-09-2015
Gelet op het bepaalde artikel160 van de Gemeentewet en het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Overwegende dat
- Elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan publieke oplaadinfrastructuur voor Elektrische auto's
- Het wenselijk is kaders te stellen onder welke omstandigheden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten voor elektrisch rijden

Besluit

Vast te stellen het volgende:

Beleidsregels voor publieke Oplaadinfra voor Elektrische auto's in de gemeente Breda

Juridisch kader
Wegenverkeerswet 1994 artikel 2 lid 1,2 en 3 onder a
Wegenverkeerswet 1994 artikel 18 lid 1 onder d

Artikel 1 Begripsbepalingen

Aansluiting: de verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en de Oplaadpaal;
Aanbieder: professionele Aanbieder van Oplaadpalen, die op bedrijfsmatige basis Oplaadpalen in de openbare ruimte plaatst en exploiteert;
Aanvraag: een door de Aanbieder bij de gemeente ingediende Aanvraag voor het plaatsen van een Oplaadpaal;
Aanvrager: de Aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
Basisdocument: het document waarin de gemeente de beoogde situering van de Oplaadlocatie opneemt en op basis waarvan de Netbeheerder een technische toets uitvoert. Het basisdocument geldt na akkoord van de Netbeheerder als document waarin de overeengekomen situering van de Oplaadpaal is vastgelegd;
Beheerder: de Aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
Eigen terrein: hier wordt onder Eigen terrein verstaan een terrein waar beschikt kan worden over een eigen parkeergelegenheid zoals een oprit, garage(box) of private parkeerplekken bij appartementen en private parkeerplekken bij bedrijven. Ook een parkeerplaats op het terrein van een Vereniging van Eigenaren waarbij de Aanvrager lid is van deze vereniging, en parkeerplaatsen van een verhuurder waarvoor de Aanvrager (en tevens) huurder een vergunning heeft;
Elektrische auto: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;
Gebruiker:
1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeenteBreda en kan beschikken over één of meerdere Elektrische Voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die aantoonbaar beschikt/beschikken of gaat/gaan beschikken over een Elektrisch Voertuig.

2. een particulier die aantoonbaar beschikt of gaat beschikken over een Elektrisch Voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Breda.

Interoperabiliteit: de mogelijkheid voor Gebruikers om bij publieke Oplaadpalen van verschillende Aanbieders te laden met gebruik van één Laadpas en één Laadkabel;
Laadkabel: een kabel, in gebruik of eigendom bij de Gebruiker, benodigd om de Elektrische auto op te laden door deze aan te sluiten op een Oplaadlocatie;
Laadpas : een pas, benodigd voor het gebruik van een Oplaadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van Interoperabiliteit;
Netbeheerder: een vennootschap die op grond van de Elektriciteitswet 1998 is aangewezen als Beheerder van één of meer elektriciteitsnetten in de Gemeente;
Oplaadlocatie(s): locatie in de openbare ruimte waar een Oplaadpaal en één of meer parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van Elektrische auto's aanwezig zijn;
Oplaadpaal: publieke voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een Elektrische auto kan worden opgeladen. Een Oplaadpaal kan één of meer stopcontacten bevatten. De benodigde Laadkabel maakt geen onderdeel uit van de Oplaadpaal;
Service provider: Aanbieder van laaddiensten aan Gebruikers, zoals de uitgifte van Laadpassen;
Verlengde Huisaansluiting: Oplaadpaal in de openbare ruimte aangesloten op een private stroomaansluiting;
Verzoek: een bij de gemeente ingediend Verzoek door een Gebruiker voor het plaatsen van een Oplaadpaal in de openbare ruimte.

Artikel 2 Verzoek verkeersbesluit

Een verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij één of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de Aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Artikel 3 Aanvraag locatie Oplaadpaal/ -infrastructuur

Een Aanvraag voor het plaatsen van een Oplaadpaal en/of andere op-laadinfrastructuur bevat een foto en afmetingen van de Oplaadpaal en een foto en topografische tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste Oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

Artikel 4 Behoeftebepaling oplaadpaal/- infrastructuur

De Aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij Gebruikers aan een Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële Gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op Eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

Artikel 5 Definitieve locatie Oplaadpaal/- infrastructuur

Het college bepaalt de definitieve locatie van de Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:
a. het woon- en/of werkadres van de potentiële Gebruiker(s);
b. de behoefte aan een Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur van andere Gebruikers binnen een straal van hemelsbreed circa 300 meter van de aangevraagde locatie;
c. zijn er al bestaande publieke Oplaadpalen en/of andere publieke oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van circa 300 meter en is gebruik daarvan of clustering daarmee mogelijk;
d. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
e. is de locatie van de Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
f. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere Gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privéparkeerplaatsen" gecreëerd worden);
g. kan de Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen- eventueel op termijn- twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
h. de parkeersituatie;
i. betreft het een bestaande parkeerruimte;
j. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
k. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
l. past de Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld. De Oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoeleinden, tenzij is voldaan aan het reclamebeleid;
m. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.
n. de gemeente werkt niet mee aan Verzoeken en Aanvragen voor een verlengde private huisaansluiting.

In beginsel worden er bij een nieuw te realiseren Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur twee parkeerplaatsen aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de Oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur naar verwachting beperkt zal zijn, kan het college besluiten slechts één parkeerplaats aan te wijzen.
De Aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe Verzoeken van potentiële Gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

Artikel 6 Volgorde besluitvorming
De Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur mag pas worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

Artikel 7 Plaatsing en beheer Oplaadpaal/- infrastructuur
De Aanvrager voor het plaatsen van een Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de Beheerder hiervan. De Beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de Oplaadpaal/- infrastructuur en neemt alle kosten hiervan voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de Oplaadpaal/- infrastructuur (hekjese.d.) zijn ook voor rekening van de Beheerder.

Artikel 8 Inrichting en beheer parkeerplaatsen
De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, belijning, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 9 Bereikbaarheid
De Beheerder van de Oplaadpaal en/ of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor Gebruikers, hulpdiensten en de gemeente in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdeks zijn vermeld op de Oplaadpaal/-infrastructuur.

Artikel 10 Openbaarheid Oplaadpaal/ infrastructuur
De Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn/ haar elektrische voertuig. De Beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting Gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt, via algemeen beschikbare kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.

Artikel 11 Interoperabiliteit
Het oplaadpunt is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van Laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

Artikel 12 Groene stroom
Om te bewerkstellingen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO2- uitstoot veroorzaken, mag de Beheerder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

Artikel 13 Veiligheid
De Oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

Artikel 14 Aansprakelijkheid
De Beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de Oplaadpaal en/ of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Breda is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is veroorzaakt. De Beheerder vrijwaart de gemeente hiervoor.

Artikel 15 Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone
In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de parkeervakken die zijn gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Artikel 16 Handhaving
Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Van een juist gebruik is sprake als ene elektrisch voertuig met een Laadkabel op de Oplaadpaal is aangesloten.
Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle parkeerplaatsen gelden.

Artikel 17 Intrekken/wijzigen verkeersbesluit

Indien de Beheerder van de Oplaadpaal en/ of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften van deze beleidsregels kan het college in dat geval het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.
Het college kan het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de Oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.
In deze gevallen heeft de Beheerder het recht en de plicht de Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor rekening van de Beheerder.
Het college kan het verkeersbesluit ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de Beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een Oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na vaststelling van het verkeersbesluit. Kosten zijn voor rekening van de Beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van vaststelling van het verkeersbesluit plaatsvindt.

Artikel 18 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De Beheerder van een Oplaadpaal en of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

Artikel 19 Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente.
In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

Artikel 20

Deze beleidsregels worden aangehaald als **"Beleidsregels voor publieke Oplaadinfra voor Elektrische auto's in de gemeente Breda".**

Artikel 21 Termijn

Deze Beleidsregels treden in werking 1 dag na bekendmaking, gelden voor de periode tot en met 31-12-2017 en worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Aldus vastgesteld in vergadering van 29-09-2015.

Het college van Burgemeester en Wethouders,
De burgemeester,
De secretaris,

Toelichting
Begrippenlijst

Aansluiting: de verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en de oplaadpaal;

Aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;

Basisdocument: het document waarin de gemeente de beoogde situering van de oplaadlocatie opneemt en op basis waarvan de netbeheerder een technische toets uitvoert. Het basisdocument geldt na akkoord van de netbeheerder als document waarin de overeengekomen situering van de oplaadpaal is vastgelegd;

Beheerder: de aanvrager van de privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Eigen terrein: hier wordt onder eigen terrein verstaan een terrein waar beschikt kan worden over een eigen parkeergelegenheid zoals een oprit, garage(box) of private parkeerplekken bij appartementen en private parkeerplekken bij bedrijven. Ook een parkeerplaats op het terrein van een Vereniging van Eigenaren waarbij de aanvrager lid is van deze vereniging, en parkeerplaatsen van een verhuurder waarvoor de aanvrager (en tevens) huurder een vergunning heeft.

Elektrische auto: een motorvoertuig als bedoel in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;

EV: elektrisch vervoer

Gebruiker:
1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Breda en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere Elektrische Voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die aantoonbaar beschikt/beschikken of gaat/gaan beschikken over een Elektrisch Voertuig.
2. een particulier die aantoonbaar eigenaar en/of bezitter is of wordt van een Elektrisch Voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Breda

Interoperabiliteit: de mogelijkheid voor gebruikers om bij publieke laadpalen van verschillende aanbieders te laden met gebruik van één laadpas en één laadkabel;

Laadkabel: een kabel, in gebruik of eigendom bij de gebruiker, benodigd om de elektrische auto op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadpunt;

Laadpas: een pas, benodigd voor het gebruik van een oplaadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit;

Netbeheerder: de partij die is belast met de wettelijke taak voor het beheer en onderhoud van het elektriciteitsnet, alsmede het verzorgen van nieuwe aansluitingen op het elektriciteitsnet;

Oplaadlocatie(s): locatie in de openbare ruimte waar een oplaadpaal en één of meer parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische auto's aanwezig zijn;

Oplaadpaal: publieke voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen. Een oplaadpaal kan één of meer stopcontacten bevatten. De benodigde laadkabel maakt geen onderdeel uit van de oplaadpaal;

Service provider: aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen;

1. INLEIDING

Staatssecretaris Wiebes van Financiën heeft in september 2014 de Tweede kamer toegezegd dat zijn beleid zich richt op een 'meer massale doorbraak' van elektrische auto's'. Dat terwijl het aandeel (semi-) elektrische auto's in Nederland nu al het hoogste in Europa is. De EU verlangt van de lidstaten dat deze per 2020 tenminste in stedelijk en voorstedelijke gebieden elektrisch rijden mogelijk maken door het realiseren van tenminste 1 oplaadpunt per 10 elektrische auto's.

Ook de gemeente Breda zelf wil het elektrische rijden blijven bevorderen want dit maakt immers schoner en stiller vervoer mogelijk en kan tevens de CO_2 uitstoot verminderen.

Daarbij komt dat steeds meer automerken hybride of 100% elektrische auto's op de markt brengen. De verzoeken voor publieke oplaadpunten vertonen sinds 2012 in Breda dan ook een steeds stijgende lijn. Breda wil daarom voor die E-rijders die niet op eigen terrein kunnen opladen en voor bezoekers van de stad voldoende oplaadpunten in openbaar gebied beschikbaar stellen.
Het ontbreken van voldoende publieke oplaadmogelijkheden werkt immers belemmerend op de ontwikkeling van het elektrisch vervoer en bevordert ook het blijven rijden op benzine of diesel van hybride auto's. Beide gevolgen van een onvoldoende publieke oplaadinfrastructuur zijn ongewenst.

Omdat de oplaadmogelijkheden in de openbare ruimte niet onbeperkt zijn is beleid noodzakelijk. Dit beleid dient om particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur:

- duidelijkheid te geven over de voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte en over het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- te informeren over de te volgen procedure;
  en om:
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadpalen en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een eenduidige wijze te behandelen.

De gemeente is als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte direct betrokken als een E-rijder wil gaan opladen in de openbare ruimte. Bepalend voor het gebruik van een oplaadpaal zijn factoren als beschikbaarheid en kosten voor het opladen alsmede de locatie. Omdat ook de invloed van een oplaadpunt op de (woon)omgeving van belang is dient het oplaadpuntenbeleid van de gemeente daarom met al deze aspecten rekening te houden.
Oplaadpunten kunnen met publieke middelen worden gerealiseerd en of door marktpartijen. Gezien de beperkte beschikbare openbare middelen is er grote behoefte aan marktpartijen die plaatsing, beheer en onderhoud van openbare oplaadinfrastructuur op zich nemen en daardoor kunnen zorgen voor voldoende oplaadpunten en een snellere realisatie daarvan.
In Nederland zijn alle openbare oplaadpunten interoperabel. Hierdoor kunnen E-rijders met alle typen elektrische auto's bij de oplaadpunten voor normaal opladen in de openbare ruimte in Nederland terecht.

2. UITGANGSPUNTEN OPLAADPUNTENBELEID

2.1 Behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte in Breda

De gemeente Breda wil inspelen op de toenemende behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte. Deze behoefte kan echter moeilijk exact worden bepaald. Wel duidelijk manifesteert deze behoefte zich in de aanvragen van E-rijders voor een oplaadpaal en de signalen dat een aantal reeds aanwezige oplaadpalen steeds vaker bezet is door andere E-rijders. De diverse buurten en wijken laten een verschillend beeld zien in het aantal verzoeken voor oplaadpalen terwijl ook het aantal elektrische auto's per buurt en wijk verschilt.
Duidelijk is dat de openbare ruimte geen onbeperkt aantal oplaadpalen kan herbergen. Het realiseren van sneloplaadlocaties in de wat verdere toekomst, in de openbare ruimte of uitsluitend bij de al aanwezige tankstations, kan mogelijk voorkomen dat het aantal oplaadlocaties te groot wordt.

2.2 EV stimuleren door oplaadpunten te faciliteren en te realiseren

De gemeente Breda wil EV stimuleren, door de realisatie van oplaadpunten in de openbare ruimte te faciliteren. Dit oplaadpuntenbeleid betreft deze faciliterende rol. Het oplaadpuntenbeleid richt zich voorlopig alleen op het normaal opladen van elektrische voertuigen in de openbare ruimte in de gemeente Breda. Daarnaast richt het beleid zich op het realiseren van laadpunten in de gemeentelijke parkeergarages.

Faciliteren:

1. Medewerking verlenen aan organisaties en marktpartijen die in Breda openbare oplaadpunten willen realiseren en exploiteren.
   a. sluiten van overeenkomsten over oplaadinfra
   b. nemen van een verkeersbesluit
   c. inrichten oplaadlocatie (markeren parkeervak(ken), leveren en plaatsen van verkeersborden)

2. Bepalen van de locatie: op basis van aanvragen van E-rijders en/of op basis van een overall-plan voor strategische locaties in de stad. E-rijders kunnen particulieren, bedrijven en instanties zijn zonder gelegenheid op eigen terrein te kunnen parkeren en op te laden.
3. Handhaven van het juiste gebruik van de parkeervakken.
4. Communicatie over opladen en elektrische rijden.
5. Het vaststellen van beleidsregels, zoals het voorliggende.

2.3 Afhandeling verzoeken om oplaadpalen.
De gemeente Breda gaat als volgt om met het aanvragen voor oplaadpunten in de openbare ruimte:

1. Een E-rijder die niet op eigen terrein kan parkeren en dus afhankelijk is van openbaar gebied kan een aanvraag voor een openbaar oplaadpunt indienen bij de gemeente.
   Dat kan door middel van het invullen van het speciale aanvraagformulier op de website van de gemeente Breda.
   E-rijders dienen daarbij een kopie van het kentekenbewijs, leasecontract of aankoopbewijs te voegen van de elektrische auto waarvoor de oplaadvoorziening wordt aangevraagd.
   De aanvraag wordt pas in behandeling genomen nadat alle gevraagde gegevens zijn ontvangen.

2. Oplaadpalen worden in principe op een afstand van maximaal circa 300 meter tot het adres van de E-rijder geplaatst.
3. Alleen als er signalen zijn dat de capaciteit van een oplaadpaal binnen circa 300 meter van de E-rijder te kort schiet kan op kleinere afstand een oplaadpaal bijgeplaatst worden.
4. Om te kunnen handhaven dat de parkeervakken bij een oplaadpunt uitsluitend beschikbaar zijn voor het opladen van elektrische auto's dient een verkeersbesluit te worden genomen. Dit is een openbare procedure waartegen belanghebbenden gedurende 6 weken bezwaar kunnen maken. De locatie van het oplaadpunt dient dus met zorg te worden bepaald.
5. Een oplaadpaal wordt pas gerealiseerd als alle vergunningen en het verkeersbesluit onherroepelijk zijn.
6. Indien de gemeente een samenwerking heeft met een publieke en/of private aanbieder (zoals de samenwerking met de Provincie Noord-Brabant of met een marktpartij) realiseert de gemeente in samenwerking met deze partij een oplaadpunt in de openbare ruimte als de aanvraag aan de hand van de beleidsregels positief wordt beoordeeld, de budgetten dat toelaten en alle procedures onherroepelijk zijn afgerond.
7. Indien de gemeente geen samenwerking heeft of vanuit de samenwerking zijn er geen of niet tijdig voldoende oplaadpunten beschikbaar dan vindt er voorlopig geen realisatie van een oplaadpunt in de openbare ruimte plaats. E-rijders zijn dan vooralsnog aangewezen op bestaande oplaadpunten in de
8. Om duidelijkheid aan E-rijders te bieden communiceert de gemeente Breda via haar website over de stand van zaken van een dergelijke samenwerking en de beschikbaarheid van oplaadpunten.
9. E-rijders die kunnen parkeren op eigen terrein komen niet in aanmerking voor een oplaadpunt in de openbare ruimte. Zij zijn zelfverantwoordelijk voor het realiseren van een oplaadpunt op eigen terrein. Hier is géén gemeentelijke subsidie voor beschikbaar.
10. Zogenaamde verlengde private aansluitingen, dat zijn een door een E-rijder bekostigd oplaadpunt op gemeentegrond, worden niet toegestaan.

2.4 Het opladen van elektrische voertuigen voor bezoekers van Breda
De gemeente Breda wil naast haar inwoners en bedrijven ook bezoekers van de gemeente de mogelijkheid bieden voor het opladen van hun elektrische voertuigen in de openbare ruimte.
Er staan sedert 2012 al openbare oplaadpunten in de stad en vanaf 2014 worden ook alle vijf de gemeentelijke parkeergarages van laadpunten voorzien. Al naar gelang de behoefte kan dat aantal uitgebreid worden.

3. UITVOEREN VAN HET OPLAADPUNTENBELEID

3.1 Samenwerken met publieke en private initiatieven voor oplaadpunten in de openbare ruimte
De gemeente Breda wil samenwerking met publieke en/of private aanbieders van oplaadpunten in de openbare ruimte faciliteren. Om in de behoefte aan oplaadinfra van E-rijders in Breda te voorzien zet de gemeente Breda hiervoor in op:

1. De samenwerking met EVnetNL voor het behoud van de bestaande oplaadpunten van Stichting e-laad in de openbare ruimte.
2. De samenwerking met de provincie Noord-Brabant voor het behoud van de bestaande oplaadpunten van fase A1 van de provincie in de openbare ruimte en het realiseren van oplaadpunten van fase A2 van de provincie in de openbare ruimte.
3. Het aangaan van samenwerking met andere aanbieders uit de markt van oplaadpunten in de openbare ruimte.

ad 1. Samenwerken met EVnetNL.
Er zijn 15 oplaadpalen van de Stichting e-laad operationeel in Breda. EVnetNL, een afsplitsing van de Stichting e-laad, heeft sinds 6 augustus 2014 de taken daarvan overgenomen ten behoeve van het optimaal blijven functioneren van deze oplaadpalen.

ad 2. Samenwerken met de provincie Noord-Brabant.
Daarnaast richt de gemeente Breda zich op samenwerking met de provincie Noord-Brabant. Dit sluit samenwerking met andere initiatieven echter niet uit. In het kader van deze samenwerking zijn er per augustus 2014 van fase A1 zo'n 24 oplaadpalen operationeel.

ad 3. Aangaan van samenwerking met andere (private) aanbieders voor oplaadpunten in de openbare ruimte.
De gemeente Breda wil, teneinde te kunnen voorzien in voldoende oplaadpalen en een snelle realisatie daarvan, ook samenwerkingsovereenkomsten sluiten met aanbieders uit de markt mits deze zich conformeren aan de geldende Bredase beleidsregels voor publieke oplaadinfra voor elektrische auto's.

3.2 Communicatie over het oplaadpuntenbeleid
De gemeente Breda zorgt ervoor dat haar oplaadpuntenbeleid bekend wordt gemaakt via haar website, de media en eventueel via marktpartijen. Ook zorgt de gemeente Breda voor beantwoording van vragen van E-rijders betreffende het opladen in Breda. Van belang hierbij is vooral het geven van inzicht in de stand van zaken van de uitvoering van het oplaadpuntenbeleid. Dat betekent dat de gemeente informeert over de beschikbaarheid van oplaadpunten vanuit de samenwerking met publieke en private initiatieven.
Het borgen van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van dit beleid bij één EV contactpersoon bij de gemeente. Deze beantwoordt de vragen van E-rijders en verwerkt de aanvragen voor oplaadpunten.
Deze contactpersoon treedt op als het gemeentelijk EV loket.

3.3 Betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren en blauwe zone
E-rijders moeten, net zoals met niet-elektrische auto's, voldoen aan de geldende parkeerregels. Daar waar een betaaldparkeerstelsel geldt moet ook de E-rijder parkeergeld betalen en daar waar een vergunninghoudersparkeerstelsel geldt moet ook de E-rijder over een juiste parkeervergunning beschikken.
In een blauwe zone moet ook door de E-rijder de geldende maximaal toegestane parkeertijd worden gerespecteerd.

3.4 Handhaving
De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan handhavend optreden.
Van een juist gebruik is sprake als een elektrisch voertuig met een laadkabel op de oplaadpaal is aangesloten en tevens voldoet aan het ter plaatse geldende parkeerregime.

3.5 Evalueren en ontwikkelen van het oplaadpuntenbeleid
De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laden gaan snel. Ook dit oplaadpuntenbeleid zal daarom actueel gehouden moeten worden. Daartoe wordt dit beleid jaarlijks geëvalueerd onder andere aan de hand van de monitoringgegevens van het gebruik van de oplaadpalen. Ook de ontwikkeling van het EV en de oplaadtechnologie dient in de gaten gehouden te worden. Voortdurend moet worden nagegaan voor welke oplossingen het best gekozen kan worden.
Het is duidelijk dat het aantal oplaadpunten in de openbare ruimte niet onbeperkt kan toenemen. Als het aantal elektrische auto's blijft groeien zullen er daarom oplossingen moeten komen die voorkomen dat er grote aantallen oplaadpalen in de stad nodig zijn. Als de technologische ontwikkelingen dit mogelijk maken zouden, bij de al bestaande tankstations voor benzine en diesel, elektrische auto's moeten kunnen opladen in dezelfde tijd als nu een gemiddelde benzine- of dieseltankbeurt vergt. Waterstofauto's, die in feite 100% elektrische auto's zijn, zijn hier een goed voorbeeld van.

3.6 Locatiekeuze
De locaties van veel huidige oplaadpunten kennen een lastige parkeersituatie.
Getracht wordt locaties voor oplaadpunten daarom zo te kiezen dat deze een meer openbare uitstraling hebben en daardoor minder bezwaren oproepen bij omwonenden. Een locatie voor de voordeur van een E-rijder wordt daarom in principe het liefst gemeden maar kan niet altijd worden voorkomen.
Er worden in principe geen extra parkeerplaatsen aangelegd in bestaand gebied speciaal voor oplaadpunten en er wordt in principe geen groen aangetast ten gunste van een oplaadlocatie. Daarnaast wordt rekening gehouden met het straatbeeld. En tenslotte moet het aanwezige elektriciteitsnet geschikt zijn voor het aansluiten binnen een afstand van maximaal 25 meter van een oplaadpaal.
In principe geldt een maximale afstand van circa 300 meter van de oplaadpaal tot de E-rijder. Alleen indien de capaciteit van een bestaande oplaadpaal te kort schiet of dreigt dat te gaan worden kunnen er oplaadpalen op kortere afstand worden (bij)geplaatst.
Naast de via de gemeente te realiseren oplaadpalen op gemeentegrond kunnen ook bedrijven op hun eigen terrein oplaadpunten realiseren en deze beschikbaar stellen voor hun eigen personeel en hun bezoekers maar eventueel ook voor andere E-rijders die moeten opladen. Dit ligt in het bijzonder voor de hand bij hotels, restaurants en tankstations.